



„Nie dywaguj, Zieziu, mów jeszcze o sztuce, to takie wstrętne, ale ciekawe”.

S. I. Witkiewicz „Pożegnanie Jesieni”

Muzeum Lotnictwa Amerykańskiego w Duxford Normana Fostera dostało najbardziej prestiżową brytyjską nagrodę „James Stirling Prize”. Na ile świadczy to o Fosterze, na ile o jury, a na ile o architektonicznej świadomości końca wieku? Nie wiem... ale na pewno jest to projekt, któremu przyjrzeć się warto.

świat według Sir Fostera

Budynek RIBA przy Portland Street 66 w Londynie, notabene *vis-à-vis* Polskiej Ambasady, to w oczach Anglika architektoniczny pępek Wielkiej Brytanii, ba, Europy. Na przełomie roku wystawy modeli, wykłady, podgrzewają atmosferę festiwalu konkursów. Ich kulminacją jest „The Stirling Prize”. To nie tylko czek na 20 tysięcy funtów, lecz przede wszystkim tytuł „Najlepszego Budynku Roku”. Wyróżnienie to, początkowo brytyjskie, od trzech lat swojego istnienia rozszerzyło zakres na wszystkie projekty w państwach Europejskiej Unii.

Nadesłane projekty różniły się prawie wszystkim: wielkością, programem, kosztami i stylistyką. Drapiący europejskie chmury frankfurcki Commerzbank stał w szranki z parkową sceną londyńskiego parku. Wybrano po raz kolejny chłodną, perfekcyjną estetykę Fostera zaklętą tym razem w Muzeum Lotnictwa Amerykańskiego w Duxford. „Znowu on!” — stęknęli jedni, „Witamy w świecie Fostera” — skomentował magazyn „Building Design”. W samej rzeczy. Biuro zatrudniające ponad pięćset osób jest fabryką konkursowych nagród. Z długiej listy jego opracowywanych tam dzisiaj projektów wymienić można stadion na Wembley, plan regulacyjny centrum Londynu, przebudowę Muzeum Brytyjskiego, most tysiąclecia nad Tamizą,

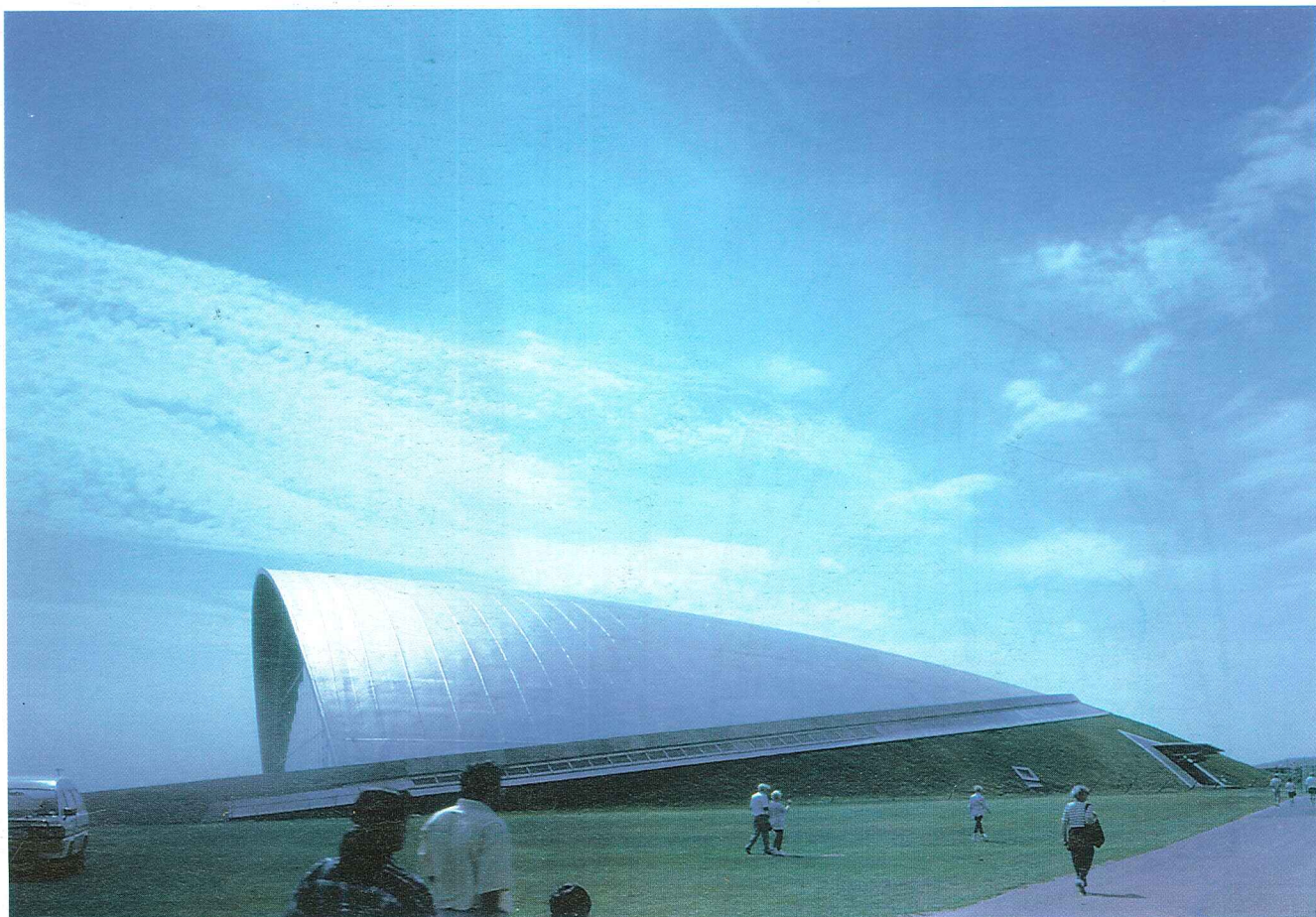
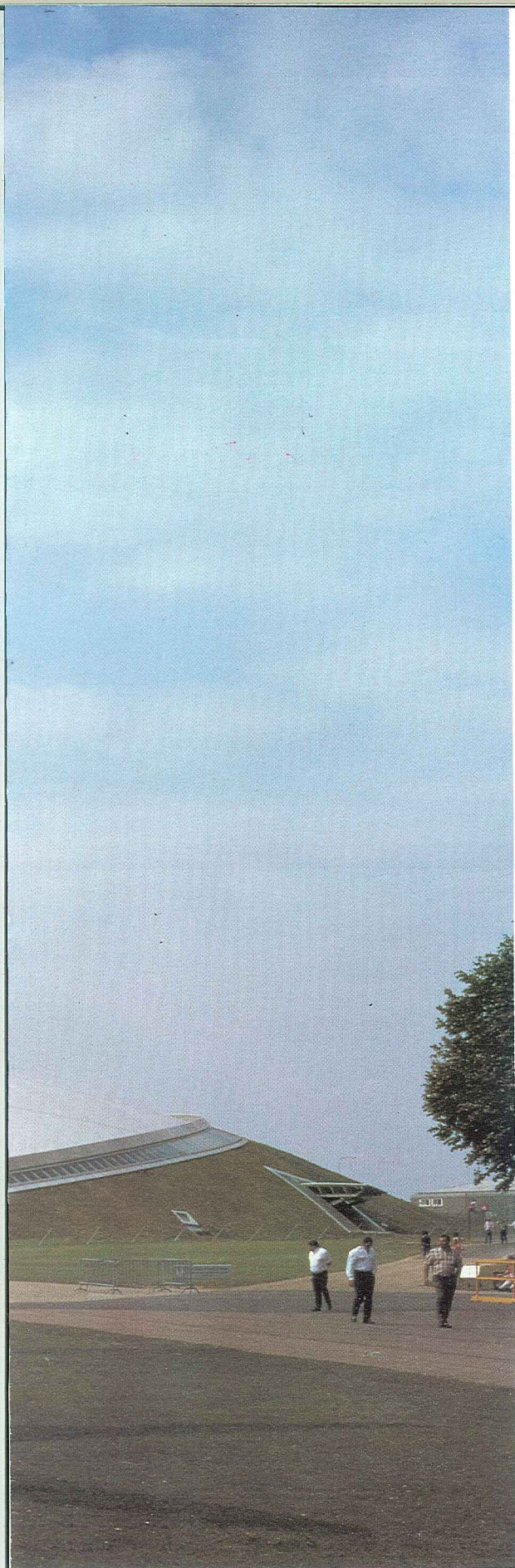
milenijny ogród botaniczny w Walii, gigantyczny wieżowiec w londyńskich dokach, no i oczywiście nasz warszawski projekt.

Burzliwe spory nad werdyktem przeczyły rzymskiemu przysłowiu „*De gustibus non est disputandum*” głoszącym, że gust i piękno nie podlegają dyskusji. Wielu twierdziło, że wynik świadczy bardziej o jury i technicyzowanej świadomości architektonicznej *anno Domini* '98 niż o tym, że inni kandydaci byli gorsi. Dla poszukiwaczy obiektywności w sztuce pozostała prawda, „że piękne w architekturze jest to co wygrywa nagrody”.

Mimo kontrowersji, laureat nagrody Stirlinga to projekt błyskotliwy i godny uwagi również dlatego, że ukazuje nowe kierunki w twórczości urodzonego w 1938 architekta. Czy można ledwo wybudowany budynek nazwać przełomowym? Można. Szczególnie, że jego projekt powstał przed dwunastoma laty, a rozwój zaproponowanych tam idei dostrzec można w najnowszych realizacjach.

Miss Architektura wystawiona w pole

Już od 1986 zbierano na niego fundusze. Dopiero w 1987 roku 8,2 miliona funtów pozwoliły rozpocząć budowę, która trwała jedenaście miesięcy. Miejscość Duxford, gdzie we wrześniu ubiegłego roku Kró-

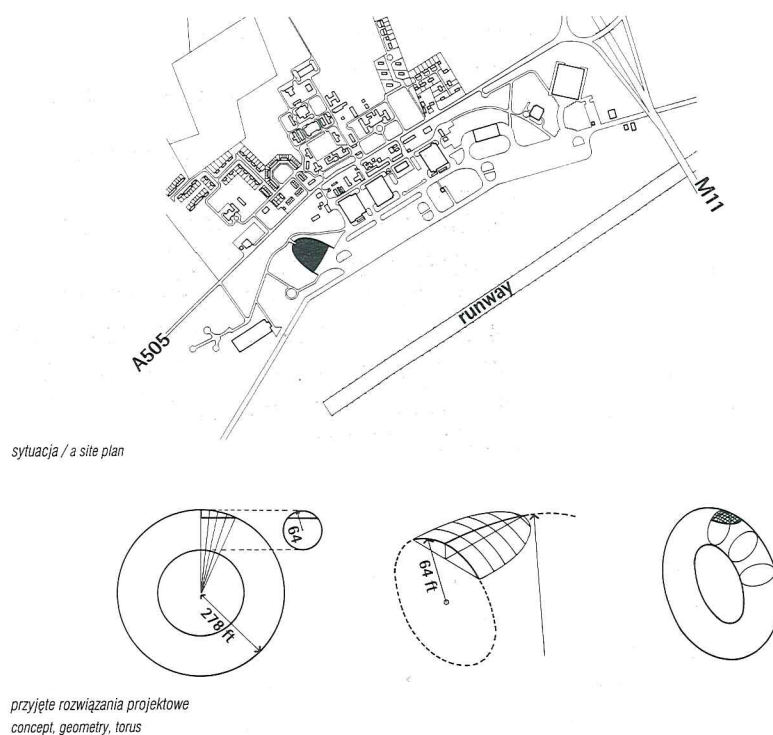


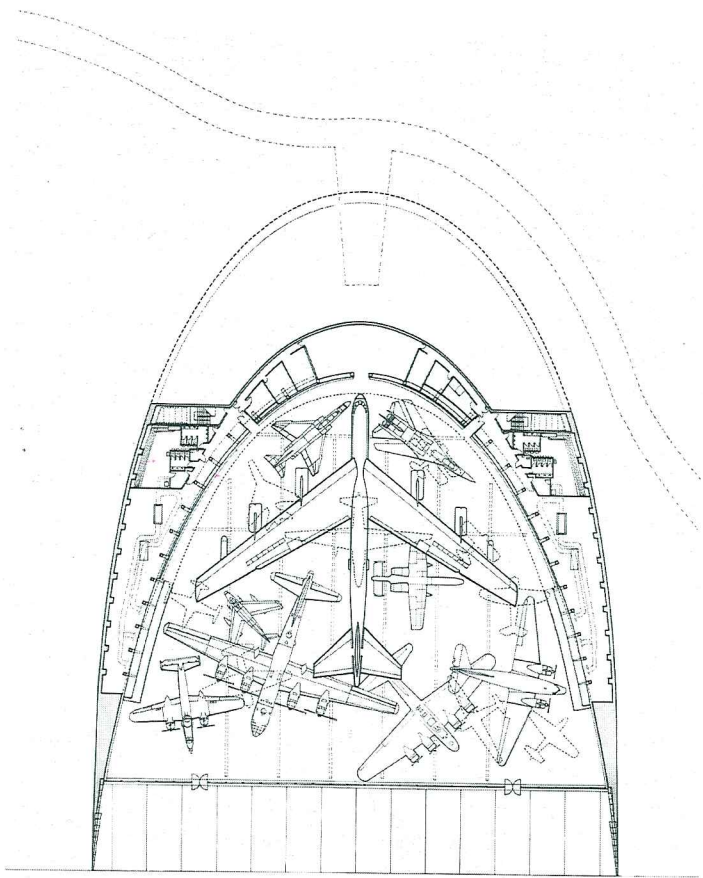
lowa przecięła wstęgę, leży nieopodal Cambridge i jest tak mała, że trudno ją znaleźć na jakiegokolwiek mapie. Tylko jeden autobus dziennie przyjeżdża tu z Londynu. Od czasów I wojny światowej była to baza wojskowa. W czasie II wojny stacjonowały tu 7. i 8. dywizjon lotnictwa amerykańskiego. Dzisiaj najważniejszą część tej miejscowości stanowią dawne hangary, będące muzeum lotnictwa, upstrzone kiczowatymi jarmarczными budami. To jedyne tło dla muzeum. Ach, zapomniałbym o żółtych polach rzepaku, wśród których nowa struktura lśni krzywizną metalicznego dachu. Wśród nich Miss Architektura'98 tworzy swoiste zjawisko spoglądając swym ogromnym okiem na poprzecinaną startowymi pasami równinę. Budynek wrażliwie spaja się z krajobrazem, co jest jedną z nowych cech fosterowskiej estetyki. Przeszkłony łuk południowej fasady ma 18,5 metra wysokości i 61 rozpiętości. Żaden inny projekt tego typu w Europie nie ma więcej. W najdłuższym miejscu wielka muszla ma 90 metrów długości. Siły rozpięające rozłożystego łuku okazały się tak duże, że rozsądne wydało się częściowe przysypanie konstrukcji. Lecz to właśnie dodało swoistego uroku. W dramatycznym kontraście do przeszklonej ściany północna strona przysypana jest ziemią. To tu wchodzić od północno-zachodniej strony, jak do ziemnego bunkra, rozpoczynając się zwiedzanie.

ciężkie zadania lekkiej konstrukcji

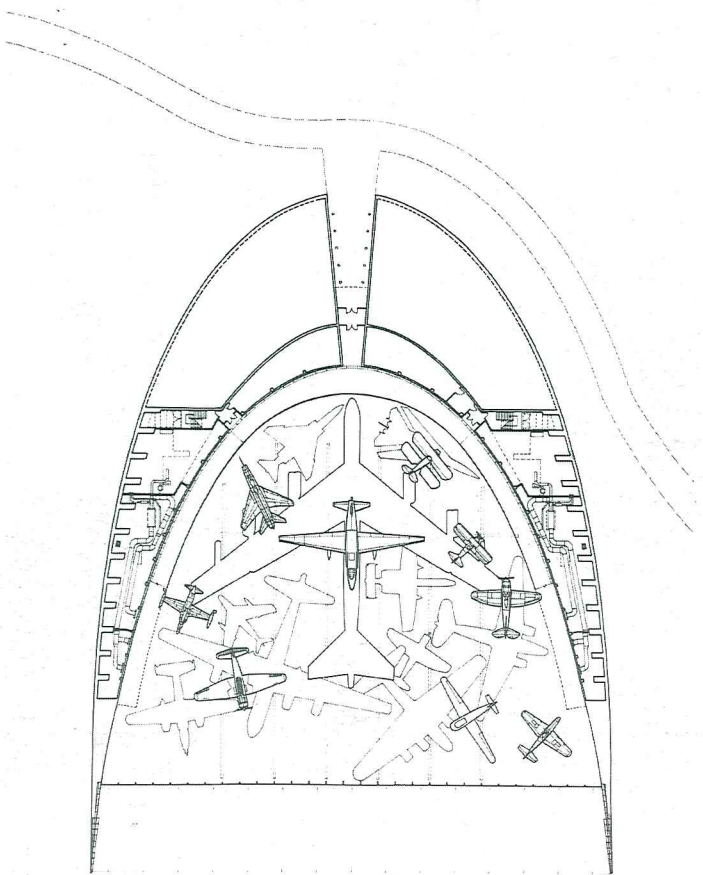
Po przejściu przez rodzaj tunelu, otwiera się przed nami główna sala muzeum. Jednocześnie natykamy się nos w nos na najważniejszy eksponat — monstrualny bombowiec B-52. To właśnie jego wymiary zdecydowały wymiary hali. Szczyt jego ogona znajduje się w najwyższej części muzeum na wysokości 16 metrów, zaś rozpiętości skrzydeł zmusiły inżynierów do bicia europejskich rekordów.

Rozwiązanie zaproponowało biuro Ove Arup, największe bodaj biuro konstrukcyjne świata, które mając dwa tysiące pracowników i niepodważalną renomę, współpracuje z najbardziej znanymi architektami. Zaproponowana geometria łupiny jest stosunkowo prosta. Gdybyśmy odcięli czubek bransolety torusa, a następnie przekroili go na połowę, to otrzymamy formę skorupy muzeum. Problem polega jedynie na tym, że wielki obwarzanek, jakim byłby ten torus, ma średnicę 278 stóp, czyli mówiąc normalnie około 84,5 metra. Dzięki temu stosunkowo łatwo geometrycznie wyznaczyć formę Ove Arup zaproponował przekrycie, które można stworzyć z jedynie pięciu rodzajów prefabrykatów. Aby konstruktorom nie było jednak zbyt łatwo, architekci dodatkowo postawili wymagania, aby dach umożliwiał podczepianie samolotów. Co, jak wiadomo, przy oczekiwanej lekkości, jest za-

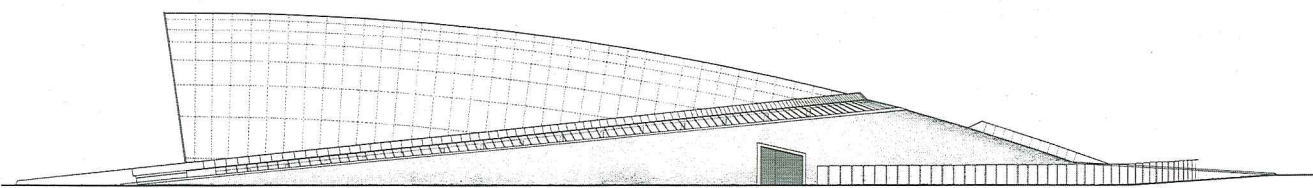




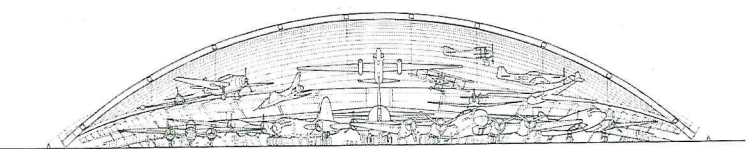
rzut parteru / ground level plan



rzut poziomu antresoli / mezzanine level plan



elevacja / elevation



przekrój poprzeczny
cross section



daniem ciężkim... jak najbardziej dosłownie. Widoczne zaczepy na stropie, po dwa na każdym z krzywoliniowych czworokątów, świadczą, że uczyniono za-
dość tym życzeniom.

Osobnym problemem stała się budowa fasady. Ze względu na konstrukcję dachu, pionowe elementy rozstawione są szerzej w centralnej części, a wężiej na skrajach. Dlatego prawie każdy z poszczególnych fragmentów musiał być wymierzany osobno. W dosyć przemyślny sposób rozwiązano też montaż szklanej ściany. Małe dźwigi jednocześnie przywoziły prefabrykaty i stawiały je, gdy jednocześnie rozbierano deskowanie. W efekcie i to rozwiązanie, nad którym ciężko pracowali statycy nadaje muzeum lekkości.

splendor ponurej ekspozycji

Subtelna, prawie niezauważalna różnica poziomów dodaje projektowi bardzo zauważalnych walorów. Wchodząc od strony nasypu znajdujemy się na szczycie wewnętrznej łukowatej rampy, łagodnie opadają-

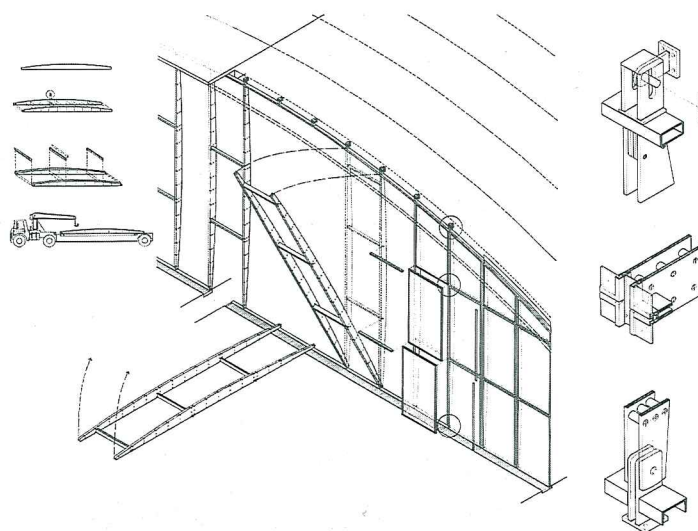


cej na poziom gruntu. Dzięki temu zabiegowi możemy przyjrzeć się latającym maszynom zarówno z góry jak i od podwozia, co zwiększa walory wystawiennicze miejsca. Na dachu, nad tym swoistym pomostem, na całej jego długości, towarzyszy szczelina miękko wpuszczająca do wnętrza naturalne światło. Rozjaśnia to tylną część hali sprawiając przy tym, że wystawione samoloty oświetlane są z obu stron. Główne oświetlenie oferuje jednak szklana, południowa fasada dająca wystawie neutralne tło i oświetlenie. Jednocześnie wprowadza do wnętrza życie i dynamikę dzięki doskonale stąd widocznym, często przelatującym samolotom — kolejnej atrakcji Duxford.

Nie umiem jednak, niestety, oddzielić samego budynku od ekspozycji gloryfikującej maszyny wojenne od czasów I wojny aż po wojnę w Wietnamie i Zatoce. Tylko nieliczne, zagubione stanowiska ukazują samoloty w akcji. Oczywiście w chwale zwycięstwa. Może jednak zdjęcia dzieci popalonych napalmem, zrzuca- nym z tych właśnie samolotów, mogłyby dać autentyczniejszy posmak, do czego doprowadza fascynacja

technologią. Spokojna symetria formy, pogodna neutralność wydaje się bez zastrzeżeń aprobować i ad- rować surową anonimowość maszyny. Lecz któż oce- niałby architekta poprzez cel, jakiemu służy budy- nek? Gdyby nawet ktoś się odważył, usłyszy prędko słowa Anastazego z książki Witkacego: „Nie dywaguj Zieziu, nie dywaguj”.

Poza główną halą wystawową muzeum ma oczywi- ście pomieszczenia obsługujące. Są jednak sprowa- dzone do minimum dzięki rozwiązaniu całego zespó- łu muzealnego w Duxford, w którym główne wejście, kasy i sklepiki znajdują się w innym hangarze. W pro- jekcie Fostera pomieszczenia takie jak mała salka wystawowa, sanitariaty, pokoje dla obsługi oraz po- mieszczenia techniczne zostały umieszczone pod we- wnętrzną rampą, czyli w istocie są przysypane wałem. Ma to o tyle sens, że są to jedyne ogrzewane po- mieszczenia. W łagodnym angielskim klimacie zdecy- dowano się nie ogrzewać wielkiej hali. Dużo bardziej niebezpieczna dla samolotów od temperatury jest wilgotność. Ta, utrzymywana jest dzięki specjalnemu



rysunki techniczne detali / glazing component diagram and details



**MUZEUM LOTNICTWA
AMERYKAŃSKIEGO**
Duxford, Cambridge, Wielka
Brytania

INWESTOR
Imperial War Museum at Duxford,
American Air Museum in Britain

PROJEKT
Foster and Partners
Sir Norman Foster
David Nelson

ZESPÓŁ PROJEKTOWY
Robin Partington
Simon Reed
Mark Bramhall
Nic Bailey
Simon Beames
Caroline Brown
William Hunt
Richard Hyams
Armstrong Yakubu
Andrew Yeoh

KONSTRUKCJA
Ove Arup & Partners

POWIERZCHNIA: 6 400 m²

KALENDARIUM
projekt: 1986–1996
realizacja: 10.1995–12.1996

KOSZT: 8,4 mln. £

systemowi wysuszania powietrza na poziomie 45–50%,
czyli dużo poniżej bezpiecznej granicy 65%. Nadzwyczajna to czułość wobec maszyn, które stworzone
były po to, by burzyć, niszczyć i mordować.

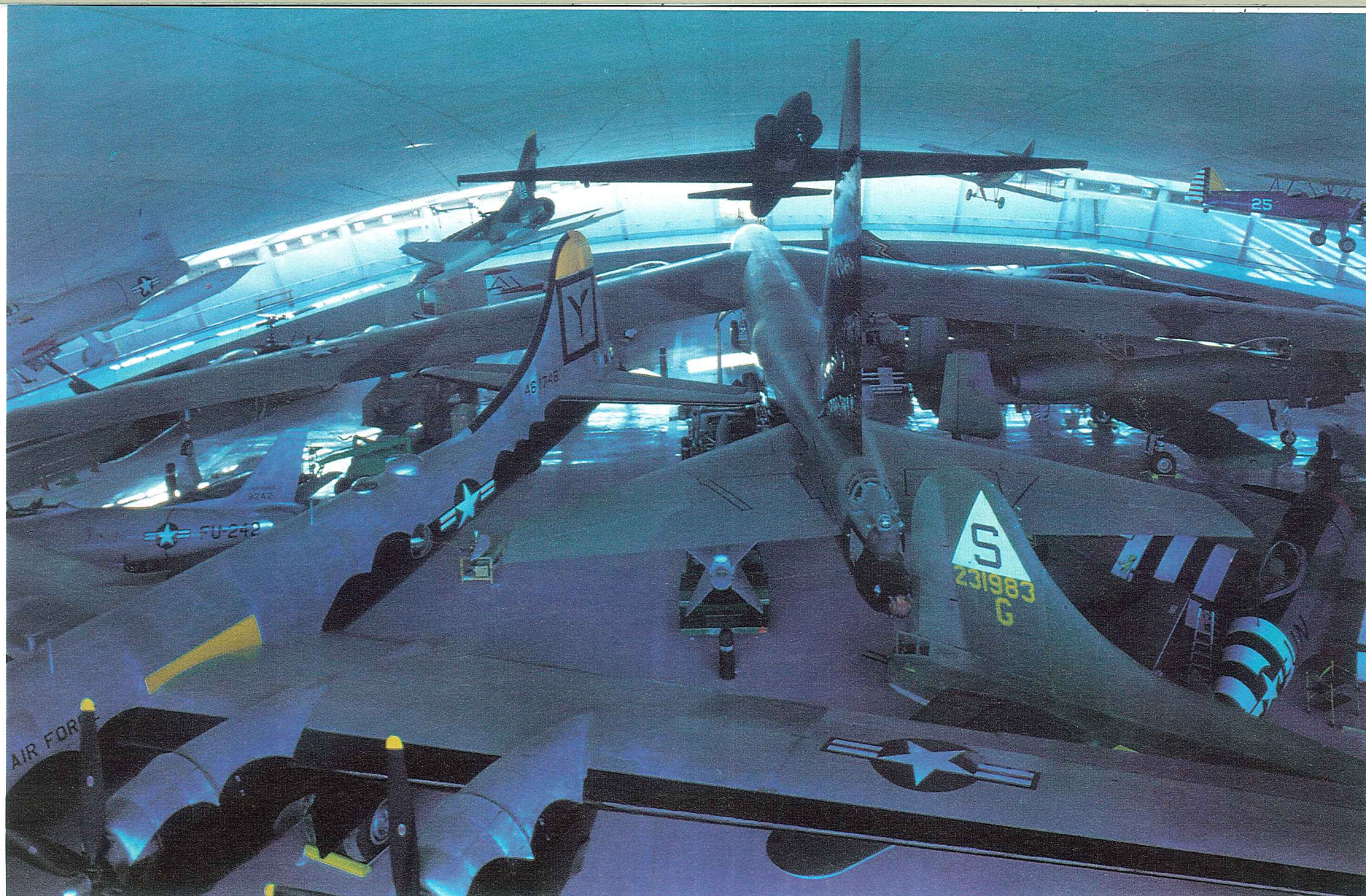
o Fosterze, co ze skóry wyszedł

Projekt w Duxford jest przede wszystkim powłoką. Takiego Fostera znamy już od lat 60., gdy wraz z żoną Wendy i małżeństwem Su i Richarda Rogersów założył „Team 4”. Słynnymi skórami architektonicznymi stały się zaprojektowane przez niego budynek Willis Faber & Drums w Ipswich w 1975 i „Sailsbury Centre” w 1978 w Norwich. Od tamtego czasu ten urodzony w Manchester architekcie zdobył tytuł „sir” i szereg nagród. Od kilku miesięcy poza „James Stirling Prize” może poszczycić się „Prizker Architecture Prize” wysokości 100 tysięcy funtów, która jest najbardziej bodaj prestiżowym wyróżnieniem dla architekta. Sam fundator tak uzasadnił tę nominację: „Jury wybrało architekta, który troszcząc się o przyszłość planety, otwarcie przyznaje się do swojej optymistycznej wiary w rozwój technologii...”. Tę właśnie optymistę jednak mi zabrakło zwiędzając muzeum w Duxford i wciąż wątplię w zbawczą rolę techniki, nawet słysząc z boku „Nie dywaguj Zieziu, nie dywaguj”.

Projekt muzeum wojennego w Duxford był dla Fostera dopiero początkiem eksperymentów z obłą formą wpisującą się w krajobraz. Podobne rozwiązania można podziwiać w Gateshead. Jednocześnie widać, że Foster staje się coraz bardziej poetycki. Przeobraża się, porzucając swą techniczną skórę, znaną z wielofunkcyjnych pudełek. Co zadziwiające, coraz więcej metafor i skojarzeń można odczytać z jego projektów, co do tej pory było domeną postmodernistów. Zaprezentowane tu muzeum, jak podkreśliło jury RIBA, „nawiązuje zarówno do kokpitu samolotu, jak i konstrukcji ziemnych”. Szczególnie ten drugi aspekt godny jest zauważenia. Jeszcze dalej poszedł Foster w nadzwyczaj ciekawym walijskim ogrodzie botanicznym, który będzie oddany w tym roku. Jest on prawie w całości przysłonięty ziemią, ukazując zielonej Walii jedynie swoją szklaną kopułę. Foster od kilku lat chętnie i często wspomina o *fengshui* i ekologii. Nawet przy okazji tego projektu. W pewnym sensie to pocieszające, że nawet do najbardziej technicznych architektów dociera powoli odpowiedzialność za planetę. Nasuwa się jednak nieodparcie pytanie, czym może być ekologia w budynku prezentującym bombowce...

...nie dywaguj Zieziu

Marcin Mateusz KOŁAKOWSKI
Fot.: Nigel Young



Foster sheds skin

Sir Norman Foster's American Aviation Museum in Duxford has been honoured with Britain's most prestigious James Stirling Prize. Located near Cambridge, Duxford has been an air base ever since W.W.I. During W.W.II, it was used by the 7th and 8th Division of the US Airforce. Today, this best-known part of the town includes two hangars that form the museum of aviation.

The new building blends into the landscape, which is something of a novelty in Foster's aesthetics. The glazed arc of the southern facade is 18.5m tall and has a (European record) span of 61m. At its longest, the shell is 90m long. The thrust forces in the arc have necessitated covering some of the structure with soil.

The size of the hall was determined by the size of the main exhibit—a B-52. The structural solution came from Ove Arup. The geometry of the shell they came up with is relatively simple. The architects set a requirement stating that the roof should make it possible to "hook up" aeroplanes.

The construction of the facade turned into a problem of its own. Due to the structure of the roofing, the vertical elements are set at wider intervals in the central part, and closer together towards the ends. Therefore, practically each element had to be measured separately. The glass wall was mounted in quite a clever way. Small cranes brought in prefabricated panes and assembled them at the same time as the shuttering was being disassembled. This solution is yet another contribution to the lightness of the museum building.

Apart from the main exhibition hall, of course, the museum has a number of auxiliary rooms. These have been reduced to a minimum, owing to the design concept of the whole Duxford museum complex, wherein the main entrance, ticket offices and shops are gathered in another hangar. Foster designed a small exhibition room, toilets, staff rooms, and service rooms under the inner ramp, which means that they are 'covered' by the embankment. This solution was chosen because these are the only heated rooms in the project.

For Foster, the war museum project in Duxford was just the beginning of experiments on the rounded form that blends in with the landscape. Similar solutions can be admired in Gateshead. It is also noticeable that Foster is becoming increasingly poetic. He is undergoing a metamorphosis, shedding his old hi-tech skin, so visible in numerous multi-purpose boxes he has set all over the world. What is surprising is the fact that more and more metaphors and connotations can be read into his projects, a feature that has so far been reserved for the postmodernists. As the RIBA jurors emphasised, the Duxford museum shows affinity to both a cockpit and earthwork structures. (jj)

detale konstrukcyjne
building section detail

